

Motion till riksdagen 2019/20:2490

av Cecilia Widegren (M)

Sjöfarten på Vänern

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Vänern i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sjöfart är en av de mest energieffektiva transportformerna, inte minst med tanke på att den har en liten negativ påverkan på omgivningen när det gäller buller och trängsel. Vattnet är på så sätt en unik del av infrastrukturen. Det finns stor kapacitet för sjöfarten generellt och t ex i vattenleder och i Vänerns hamnar att utnyttja, och marginalkostnader för ytterligare fartyg är mycket låga. Regeringen måste ta till vara den klimat- och miljömässiga konkurrenskraften och stärka svensk insjöfart.

Sjöfarten är även en viktig resurs för näringslivet runt Vänern och därmed även för alla som lever och verkar där. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regioner runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Om den mängd gods som i dag fraktas på sjön i stället skulle fraktas på landsväg, skulle det innebära en ökning med 250–500 lastbilar per dygn. Skulle Vänersjöfarten försvinna behövs ytterligare 140 000 lastbilar och 1 500 tåg varje år på vägar och järnvägar. Detta är helt unika konkurrens fördelar som regeringen måste ta till vara, inte försämra.

Det är därför mycket bekymmersamt att det under en tid har varit en diskussion för Sveriges andra största stad, Göteborg – inkluderande norra Europas största hamn, om man inte vill se insjöfarten som ytterligare en konkurrens fördel som bör användas, även i utveckling av staden. Näringsliv, jobb och sjöfartens villkor samt förutsättningar för insjöfart i Vänern är konkurrens fördelar, för staden, om man ser det som en gemensam arbetsmarknadsregion med fortsatt goda tillväxtförutsättningar. Den då föreslagna, nya, Götaälvsbron utgör ett hinder för sjöfarten i Vänern. Därför sker överklagan, förhållningar etc. för att utvecklingen skulle ge sämre flöden för alla berörda. Många är i teorin överens om att sjöfarten kan expandera för att avlasta vägar och järnvägar och inte minst av miljömässiga skäl. Därför är det dags att ta vara på detta och se det som ett nationellt intresse att sjöfart kan ske via älven till Vänerhamnar.

Varje år fraktas 1,9 miljoner ton gods med fartyg till och från hamnarna vid Vänern, som är Sveriges största sjö men bara en av de viktiga transportlederna på insjö. I Trafikverkets slutrapport om Göta älv och Vänerstråket gör man prognosen att gods-transporterna på Vänern kommer att fortsätta att öka fram till 2030.

En höjning av avgifter och kostnader som inte står i proportion till de 148 procent som har föreslagits, och utan någon som helst konsekvens- och rimlighetsanalys, är inte att bejaka framtidens insjötrafik.

Tyvär har uppdraget till Sjöfartsverket redan från början fått fel ingångar. Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. För Vänern och Mälaren är den största avgiftshöjningen inom lotsavgifter och inte i farledsavgifter. Det leder ju såklart till att det blir väldigt missvisande när ansvarig myndighet enbart blickar åt ett håll. Det är inte en konsekvensanalys som håller måttet.

Sjöfarten är en av de mest energieffektiva transportformerna, inte minst med tanke på att den har en liten negativ påverkan när det till exempel gäller buller och trängsel. Till havs och via sjöar och älvar är sjöfarten en unik del av infrastrukturen. Det finns stor kapacitet för sjöfarten generellt och till exempel i vattenleder och i Sveriges större insjöar, som Vänern, i synnerhet. Regeringen måste ta den klimat- och miljömässiga konkurrenskraften till vara och stärka svensk sjöfart, något som den gamla rödgröna regeringen tyvärr inte klev fram och verkade för i praktiken.

I den nyligen presenterade regeringsförklaringen säger statsministern: Allt fler långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart.

Det förpliktar! Som första regeringsbeslut kan regeringen nu leva upp till regeringsförklaringen. Svensk sjöfart, bland annat genom Vänerregionens Näringslivsråd, har återkommande lyft fram problematiken med att regeringens ord inte stämmer överens med vad Sjöfartsverket arbetar fram. På regeringens bord ligger därför för avgörande bland annat en ny modell för farledsavgifter, en ny kostnadsmodell för lots och lotsservice samt avsaknad av miljöbonus för fartyg som har ställt om. Alla dessa förslag som regeringen ännu inte har valt att lägga i papperskorgen innebär en rejäl

kostnadsexplosion för sjöfarten, i synnerhet för insjöfarten. Regeringen har att gå från ord till handling, från utredning till förverkligande.

När sjöfarten blir dyrare väljer fler lastbil, precis tvärtemot vad regeringen säger. Men regeringens agerande hittills leder till en så stor kostnadsexplosion att omställningen uteblir.

Det är dags för regeringen att se över och förbättra för svensk sjöfart, bland annat genom att omgående se över farledsavgifter, rabatter för fartyg som ofta går samma sträcka, miljöbonus för fartyg som är miljö- och klimatsmarta, förenkling och förbättring av lots och lotsservice, för att nämna några frågor.

Låt trafikavgifterna spegla samhällsnyttan. Avgifter mellan trafikslag bör justeras på ett sätt som speglar utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Låt sjöfarten avlasta vägar. Tydliggör och se till att det ges i uppdrag att implementera konkreta åtgärder för att nå de nationella och internationella ambitionerna om att flytta gods till sjöfart. Stöd utvecklingen av en grönare sjöfart. Stärk och dra nytta av klimatsmarta investeringar och miljöinvesteringar och därmed stimulera early movers genom t.ex. investeringsincitament.

Gör det lättare för sjömän att få sitt första jobb. Stärk nyexaminerade ombordanställda att få sitt första jobb genom att överväga en justering av begreppen i inkomstskattelagen.

Regeringen bör i den fortsatta beredningen av ärendet beakta vad som i motionen anförs om att stärka konkurrenskraften för Vänerhamnar och för Vänersjöfarten. Detta bör ges regeringen till känna.

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. En stärkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar innebär att vi har goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att nå våra miljömål. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Det är dags för en ökning av antalet svenskflaggade rederier. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomster samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt myndigheten Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet som de gör i dag utan sjöfartsstödet, utan de skulle troligen flagga ut de fartyg som de i dag har i det svenska fartygsregistret. Ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket ett nytt system för de farledsavgifter som tas ut när ett fartyg anlöper en svensk hamn. Det nya systemet har mött kritik från både Trafikanalys och branschen eftersom det åstadkommer lägre miljö- och klimatnytta i jämförelse med tidigare system, samtidigt som de generella kostnaderna för svensk sjöfart ökar. För lastfartyg som anlöper svenska hamnar minskar den nya modellen incitamenten att gå längs kusten för ytterligare ett stopp i en svensk hamn. Detta riskerar att medföra att transporter i stället flyttas över till lastbil.

Eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige, behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar

konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Ekonomiska överväganden ligger till grund för den förändrade avgiftsmodellen. Det är olyckligt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell går ut över miljöarbetet. Vi välkomnar därför Riksrevisionens granskning av Sjöfartsverkets organisationsform. Samtidigt finns det ett behov av att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. Statlig tillsyn och godkännande, till exempel genom Transportstyrelsen, är ibland en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade, och det bör därför införas en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbar branschen.

Cecilia Widegren (M)